

Лекція XXXI.

Стратегическое значеніе желѣзныхъ дорогъ вообще и въ частности въ Россіи. Мобилизаціонные планы. Воинскіе графики движенія поѣздовъ. Мобилизація подвижного состава, служащихъ и вообще желѣзныхъ дорогъ.

При современныхъ способахъ веденія войны, усовершенствованные пути, а въ числѣ ихъ въ особенности желѣзныя дороги, имѣють чрезвычайно важное значеніе въ смыслѣ обороны страны отъ вторженія непріятельскихъ силъ и защиты интересовъ государства въ различныхъ случаяхъ проявленія внѣшней опасности.

Быстрота передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ предоставляетъ возможность въ сравнительно короткіе промежутки времени сосредоточивать наличныя военныя силы, которыми располагаетъ государство, въ тѣхъ именно мѣстахъ, гдѣ въ данное время въ нихъ встрѣчается особая надобность, чтобы дать скорый и сильный отпоръ непріятелю и въ возможной мѣрѣ предотвратить неблагоприятныя послѣдствія занятія имъ территоріи государства.

Для нашего отечества, занимающаго громадное пространство и имѣющаго чрезвычайно длинную линію границъ, желѣзныя дороги представляютъ въ этомъ смыслѣ преимущественную важность. Россія соприкасается на материкахъ Европы и Азіи,—или непосредственно, или при посредствѣ сравнительно небольшихъ водныхъ пространствъ,— съ значительнымъ числомъ отдѣльныхъ самостоятельныхъ государствъ, къ числу которыхъ относятся Швеція и Норвегія, Германія, Австро-Венгрія, Румынія, Турція, Персія, Афганистанъ, Китайская Имперія, Корея, Японія и Сѣверо-Американскіе Штаты. Съ этими государствами, по причинамъ крайне разнообразнымъ, могутъ быть различныя случаи политическихъ осложненій и даже столкновеній. При этомъ, для защиты интересовъ Имперіи и отпора враждебныхъ дѣйствій, не всегда можно въ полной мѣрѣ рассчитывать на мѣстное населеніе и на тѣ военныя силы, которыя по

обстоятельствам мирнаго времени могут находиться въ пунктѣ возникшей опасности — обстоятельство, обусловленное разнохарактерностью въ племенномъ, религіозномъ и культурномъ отношеніи обитателей Россіи и сравнительно слабою ея населенностью во многихъ мѣстностяхъ, непосредственно прилегающихъ къ иностраннымъ государствамъ. Если желѣзныя дороги имѣютъ очень серьезное значеніе какъ средство скорого сообщенія съ нашими восточными и южными границами, то еще болѣе слѣдуетъ отмѣтить важность быстроты передвиженія къ западной границѣ, представляющей на большомъ протяженіи удобный доступъ со стороны густо заселенныхъ государствъ Западной Европы, въ особенности Германіи и Австро - Венгріи.

По отношенію къ двумъ послѣднимъ Имперіямъ необходимо имѣть въ виду, что, стоя на высшей степени культурнаго развитія и располагая, въ случаѣ возникновенія политическихъ недоразумѣній и враждебныхъ дѣйствій, наиболѣе значительными военными силами сравнительно со всѣми прилегающими къ нашему отечеству странами, эти государства будутъ пользоваться тѣми же средствами, какъ и Россія, а въ томъ числѣ въ широкой мѣрѣ желѣзными дорогами, представляющими въ нихъ болѣе густую и лучше устроенную и оборудованную, чѣмъ у насъ, сѣть путей.

Въ предположеніи возможности встрѣтить непріязненные отношенія со стороны различныхъ государствъ въ отдѣльности или въ извѣстной ихъ совокупности, Военное вѣдомство разрабатываетъ планы сосредоточенія войскъ въ наиболѣе угрожаемыхъ и важныхъ для современнаго отпора пунктахъ. Планы эти разрабатываются послѣдовательно, въ связи съ измѣняющимися обстоятельствами времени и политическими настроеніями, а также въ зависимости отъ имѣющихся свѣдѣній о численности и распредѣленіи военныхъ силъ въ сосѣднихъ государствахъ и на основаніи стратегическихъ соображеній о наиболѣе вѣроятныхъ наступательныхъ движеніяхъ войскъ нашихъ противниковъ. При этомъ, въ интересахъ быстроты массовыхъ перемѣщеній войскъ, принимаются въ соображеніе всѣ средства сообщенія, но главнымъ образомъ — желѣзныя дороги, которыя съ наибольшимъ успѣхомъ могутъ выполнить эту сложную задачу во всякое время года и даютъ громадное преимущество въ смыслѣ кратчайшаго по времени сосредоточенія боевыхъ силъ.

Планы изготовляются Военнымъ вѣдомствомъ въ различныхъ предположеніяхъ, какъ на случай общей мобилизаціи войскъ, такъ и на случай частной мобилизаціи въ нѣкоторыхъ военныхъ окру-

гахъ, въ цѣляхъ сосредоточенія армій въ тѣхъ или иныхъ районахъ ожидаемыхъ военныхъ дѣйствій. Планы вводятся въ дѣйствіе съ Высочайшаго соизволенія и подвергаются періодическимъ измѣненіямъ. Обыкновенно они мѣняются черезъ 2—3 года, но частныя измѣненія въ этихъ планахъ совершаются чаще.

Въ тѣсной зависимости отъ плановъ, составляемыхъ Военнымъ вѣдомствомъ, разрабатываются мобилизаціонные планы для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ Имперіи, въ видахъ одновременнаго введенія этихъ плановъ въ дѣйствіе съ того момента, когда вводятся соответствующіе планы въ войскахъ.

Мобилизаціонные планы желѣзныхъ дорогъ обнимаютъ въ строгой системѣ всѣ дѣйствія по приведенію дорогъ въ положеніе, соответствующее условіямъ движенія военного времени, а также по выполненію всѣхъ перевозокъ по мобилизаціи и сосредоточенію армій согласно заданіямъ Военнаго вѣдомства.

Для выполненія предположенныхъ по объявленіи мобилизаціи перевозокъ, на всѣхъ дорогахъ заблаговременно, до введенія каждаго новаго плана мобилизаціи, разрабатываются мѣстными управленіями дорогъ, по соглашенію съ заведывающими передвиженіемъ войскъ, особые трафики и росписанія движенія поѣздовъ военного времени, существенно отличающіеся отъ трафиковъ и росписаній коммерческаго движенія. Въ интересахъ скорѣйшаго осуществленія въ военное время воинскихъ перевозокъ и предоставленія для нихъ возможно большаго числа поѣздовъ въ направленіяхъ, опредѣляемыхъ планомъ мобилизаціи, допускается крайнее ограниченіе пассажирскаго движенія не только на тѣхъ дорогахъ, по которымъ наиболѣе усиленно передвигаются войска, но и на остальныхъ дорогахъ, болѣе свободныхъ. На послѣднихъ уменьшеніе пассажирскихъ поѣздовъ обусловливается необходимостью освободить шаровозы и классные вагоны для перемѣщенія ихъ на важнѣйшія стратегическія линіи.

Вслѣдствіе этого, на большинствѣ желѣзныхъ дорогъ остаются въ военное время въ обращеніи только почтовые или соответствующіе имъ поѣзда, по одному въ сутки въ каждомъ направленіи. вмѣсто товарныхъ поѣздовъ обычнаго коммерческаго движенія, назначаются въ военное время спеціальныя воинскіе поѣзда увеличенной, по сравненію съ товарными, скорости, что достигается какъ ускореніемъ хода поѣздовъ, такъ и сокращеніемъ времени стоянокъ на малыхъ промежуточныхъ станціяхъ. Болѣе продолжительныя остановки этихъ поѣздовъ назначаются только въ пунктахъ,

гдѣ въ томъ имѣется надобность собственно для посадки и высадки войскъ, продовольствія перевозимыхъ людей горячею пищею и для водопоя лошадей. Въ общемъ, при пользованіи воинскими поѣздами, достигается возможность совершать переѣзды въ 350 — 400 верстъ въ сутки.

Изъ числа воинскихъ поѣздовъ только незначительная часть предоставляется для перевозокъ самыхъ необходимыхъ хозяйственныхъ грузовъ, безъ которыхъ было бы невозможно поддержаніе успѣшной дѣятельности самихъ желѣзныхъ дорогъ. Затѣмъ, коммерческое товарное движеніе въ военное время почти совершенно прекращается, и всѣ перевозочныя средства дорогъ обращаются на удовлетвореніе надобностей Военнаго вѣдомства.

Такія улучшенныя, въ видахъ ускоренной перевозки войскъ, росписанія движенія поѣздовъ вводятся со второго дня мобилизаціи одновременно на соответствующихъ дорогахъ сѣти, по заранѣ опредѣленному порядку перехода отъ коммерческихъ росписаній.

Преимущественное значеніе для обороны страны всѣхъ западныхъ желѣзныхъ дорогъ нашей сѣти вызываетъ особая забота о возможно широкомъ развитіи ихъ провозоспособности. Съ этою цѣлью, въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ, производились постройки новыхъ линій и развитіе пропускной способности существующихъ дорогъ посредствомъ устройства развѣздовъ на однопутныхъ линіяхъ и прокладки вторыхъ путей, съ примѣненіемъ на этихъ послѣднихъ блокировочной системы для пропуска возможно большаго числа поѣздовъ. Этими мѣрами дороги западной части Имперіи доведены до такого состоянія, что даютъ возможность пропускать ежедневно, однопутныя — до 16 паръ, а двухпутныя — до 30 - 36 паръ воинскихъ поѣздовъ.

Чтобы использовать такую большую пропускную способность западныхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющагося на нихъ подвижного состава оказывается для военнаго времени недостаточно, равно какъ недостаетъ необходимаго состава различныхъ категорій служащихъ, число которыхъ опредѣляется въ зависимости отъ размѣровъ движенія. Поэтому, въ основу мобилизаціонныхъ плановъ желѣзныхъ дорогъ полагается примѣненіе въ весьма широкихъ размѣрахъ системы взаимнаго воспособленія подвижнымъ и личнымъ составами однѣхъ дорогъ другими. Такъ какъ, при сосредоточеніи армій къ западной границѣ, воинское движеніе на желѣзныхъ дорогахъ восточной Россіи представляется менѣе значительнымъ, чѣмъ производимыя на нихъ въ мирное время перевозки коммерческихъ

грузовъ, то остающіеся на этихъ дорогахъ въ излишкѣ паровозы, разнаго рода вагоны и личный составъ перемѣщаются на западныя дороги, которымъ предстоитъ наиболѣе оживленная дѣятельность.

Перемѣщеніе съ однѣхъ дорогъ на другія подвижного и личнаго составовъ, производимое по объявленіи мобилизаціи, должно совершаться въ самые короткіе сроки, чтобы дать возможность дорогамъ, для усиленія которыхъ назначаются пересылаемые подвижной составъ и служащіе, воспользоваться этими средствами въ интересахъ скорѣйшаго развитія своего движенія.

При введеніи каждаго новаго мобилизаціоннаго плана Министерствомъ путей сообщенія заблаговременно исчисляется, по опредѣленнымъ Военнымъ вѣдомствомъ размѣрамъ перевозокъ, для каждой дороги и даже для отдѣльныхъ участковъ дорогъ, потребность въ подвижномъ и личномъ составѣ и, по соображеніи съ наличными средствами желѣзнодорожной сѣти, дѣлаются расчеты — какое количество паровозовъ, товарныхъ и пассажирскихъ, вагоновъ, классныхъ и товарныхъ, приспособленныхъ для перевозки людей, затѣмъ платформъ, а также разнаго рода служащихъ должно командировать съ однѣхъ дорогъ на другія. Результаты этихъ расчетовъ въ окончательномъ видѣ сообщаются дорогамъ съ подробнымъ указаніемъ не только по днямъ мобилизаціи, но и по часамъ времени отправления подвижного и личнаго составовъ изъ опредѣленныхъ пунктовъ слѣдованія по промежуточнымъ дорогамъ и прибытія по назначенію.

При этомъ принимается во вниманіе возможность выполненія дорогами всѣхъ требуемыхъ условий въ отношеніи приспособленія передаваемого въ ихъ пользованіе подвижного состава для той цѣли, которой онъ долженъ удовлетворять. Такъ, пересылаемые паровозы должны быть во многихъ случаяхъ приспособлены къ иному роду топлива, соотвѣтственно употребляемому на дорогѣ, на которую паровозы пересылаются. Затѣмъ, всѣ товарные вагоны должны быть снабжены приспособленіями по способу двойнаго оборудованія, дающаго возможность пользоваться каждымъ вагономъ, смотря по надобности, для перевозки людей или лошадей. Это имѣетъ особую важность въ видахъ устраненія тѣхъ затрудненій, которыя могли бы встрѣтиться, если бы, при недостаткѣ въ данномъ пунктѣ потребнаго числа людскихъ или конныхъ вагоновъ, каждый вагонъ имѣлъ только одно специальное назначеніе для той или другой перевозки. вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ пересылаются также запасныя части къ паровозамъ, для обезпеченія

скорого их исправленія при непредвидѣнныхъ случайныхъ поврежденіяхъ, а также съёмные складные мостки, служащія для погрузки въ вагоны и выгрузки изъ нихъ лошадей, орудій и повозокъ. Мостки эти составляютъ, въ опредѣленномъ числѣ, обязательную принадлежность каждаго воинскаго поѣзда и даютъ возможность произвести высадку воинскихъ частей съ артиллеріею и обозомъ не только на тѣхъ станціяхъ, гдѣ имѣются соотвѣтственныя для того устройства, но, въ случаѣ надобности, на каждой малой, неприспособленной для выгрузки станціи и даже на пути между станціями.

Разработка и сообщеніе дорогамъ въ мирное время точныхъ указаній о перемѣщеніи подвижного и личнаго составовъ для усиленія главнѣйшихъ стратегическихъ линій, въ случаѣ объявленія мобилизаціи, имѣютъ цѣлю произвести это перемѣщеніе съ возможною быстротою и безъ задержки начинающихся съ первыхъ дней мобилизаціи перевозокъ нижнихъ чиновъ запаса, поступающихъ на укомплектованіе штатныхъ частей войскъ, а также и перевозокъ этихъ послѣднихъ частей. Кромѣ того, имѣется въ виду устраненіе для дорогъ слѣдованія затрудненій, вызываемыхъ массовымъ перемѣщеніемъ подвижного состава, и предоставленіе этимъ дорогамъ возможности осуществить всѣ необходимыя мѣропріятія къ усиленію своей провозной способности посредствомъ открытія не дѣйствующихъ въ мирное время развѣздовъ и блок-постовъ, къ приспособленію вагоновъ подъ перевозку войскъ, къ распредѣленію своихъ паровозовъ и вагоновъ и собственнаго личнаго состава по отдѣльнымъ участкамъ дорогъ, соотвѣтственно требованіямъ мобилизаціоннаго плана, и къ устройству временныхъ пунктовъ продовольствія войскъ горячею пищею, коновязей, чановъ и желобовъ для водопоя лошадей, а также особаго типа временныхъ отхожихъ мѣстъ на многихъ станціяхъ, гдѣ назначены продолжительныя остановки поѣздовъ. Особую заботу для дорогъ представляетъ прекращеніе коммерческаго движенія и освобожденіе отъ грузовъ вагоновъ и станціонныхъ платформъ, застигнутыхъ объявленіемъ мобилизаціи въ пути или на станціяхъ и предназначенныхъ для перевозки воинскихъ чиновъ и войсковыхъ частей. Въ зависимости отъ условій собственной мобилизаціи желѣзныхъ дорогъ, приходится пользоваться для пропуска значительнаго количества подвижного состава возможно большимъ числомъ различныхъ направленій передвиженія, что позволяетъ совершать этотъ пропускъ въ сравнительно короткій періодъ.

По одному из послѣднихъ плановъ мобилизаціи требовалось перемѣстить съ однѣхъ дорогъ на другія 1.360 паровозовъ, 1.150 пассажирскихъ и 28.800 товарныхъ вагоновъ, и это перемѣщеніе надлежало произвести въ теченіе первыхъ 12 дней мобилизаціи, при чемъ на пробѣгъ подвижнаго состава требовалось, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, до 5-ти дней. По этому плану всѣ пересылаемые паровозы постушали на дороги назначенія не позже 9-го дня, а вагоны—не позже 12-го дня мобилизаціи.

Какъ уже упомянуто выше, ускоренное движеніе, происходящее на всей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ военное время, вызываетъ необходимость усиленія ихъ личнаго состава. На главнѣйшихъ стратегическихъ линіяхъ, какъ, напримѣръ, на С.-Петербурго-Варшавской, Московско-Брестской и другихъ, число служащихъ по нѣкоторымъ должностямъ увеличивается въ военное время вдвое противъ обыкновеннаго состава. Для исполненія несложныхъ обязанностей дороги привлекаютъ недостающія силы изъ мѣстнаго населенія. Но такъ какъ многія должности требуютъ специальныхъ знаній и достаточнаго опыта, то замѣщеніе подобныхъ должностей можетъ быть произведено только изъ состава лицъ, подходящихъ къ требованіямъ службы. Эти лица командированы съ другихъ дорогъ, при чемъ пополненіе въ значительной мѣрѣ совершается путемъ перевода съ младшихъ должностей на соответствующія старшія. Въ этомъ отношеніи особую трудность представляетъ доведеніе до требуемаго въ военное время состава числа паровозныхъ машинистовъ и ихъ помощниковъ. По тому же мобилизаціонному плану, о которомъ упомянуто выше, общее число служащихъ, перемѣщаемыхъ съ однѣхъ дорогъ на другія, составляло около 4.600 человекъ; изъ нихъ паровозныхъ машинистовъ и ихъ помощниковъ было 1.720.

Обеспеченіе желѣзныхъ дорогъ личнымъ составомъ въ военное время имѣетъ столь важное значеніе, что въ этомъ отношеніи правительствомъ установлены особые законы и правила. Къ числу специальныхъ по этому предмету законовъ относится Высочайше утвержденное положеніе о желѣзнодорожныхъ служащихъ въ военное время, въ силу котораго никто изъ лицъ, занимающихъ на желѣзныхъ дорогахъ, хотя бы на частныхъ и вообще по вольному найму, какую-либо изъ должностей, перечисленныхъ въ особомъ спискѣ, приложенномъ къ положенію, не можетъ, безъ опасенія уголовной отвѣтственности, отказать отъ исполненія возложенныхъ на него обязанностей желѣзнодорожной службы не только на мѣстѣ

своего служенія, но и при назначеніи на другія дороги въ предѣлахъ Имперіи, а въ случаѣ надобности — и внѣ ея предѣловъ. Кромѣ того, для служащихъ на дорогахъ по вольному найму военныхъ чиновъ запаса установлены особыя правила призыва, на основаніи которыхъ призываемые, въ случаѣ мобилизаціи, чины запаса остаются на занимаемыхъ ими желѣзнодорожныхъ должностяхъ. Этимъ чиномъ запаса въ мирное время ведется особый учетъ комендантами желѣзнодорожныхъ станцій.

Разработка мобилизаціонныхъ плановъ желѣзныхъ дорогъ представляетъ весьма сложный трудъ, вслѣдствіе необходимости заранѣе предусмотрѣть въ строгомъ порядкѣ всѣ тѣ мѣропріятія, которыя должны на желѣзныхъ дорогахъ быть выполнены въ короткое время по объявленіи мобилизаціи. При массовыхъ перемѣщеніяхъ войскъ, однимъ изъ главнѣйшихъ условій обезпеченія срочности исполненія является увѣренность въ томъ, что въ каждомъ данномъ пунктѣ, гдѣ происходитъ посадка военныхъ чиновъ штатныхъ частей войскъ или погрузка военныхъ грузовъ, въ назначенный день и часъ будетъ находиться соответственное количество подвижного состава съ надлежащимъ его оборудованіемъ. Съ другой стороны, подвижной составъ, по прибытіи на станцію назначенія и по высадкѣ войскъ и выгрузкѣ клади, долженъ быть немедленно убранъ, чтобы не мѣшать выгрузкѣ послѣдующихъ поѣздовъ, прибывающихъ одинъ за другимъ черезъ короткіе промежутки времени. Своевременная уборка подвижного состава, выполнявшаго перевозку, въ связи съ потребностью подать его вновь на мѣста посадки, составляетъ одну изъ наиболѣе существенныхъ задачъ мобилизаціоннаго плана. Чтобы не ставить успѣхъ срочнаго выполненія перевозокъ въ зависимость отъ сообразительности младшихъ распорядителей движенія и предотвратить загроможденіе станцій излишними порожними составами, признается безусловно необходимою подробная разработка въ мирное время полного оборота поѣздныхъ составовъ между станціями посадокъ и высадокъ мобилизуемыхъ чиновъ запаса арміи и войсковыхъ частей.

Составляемые съ этою цѣлью на желѣзныхъ дорогахъ, по особымъ формамъ, на первый, примѣрно двухнедѣльный, періодъ мобилизаціи, наряды даютъ точныя указанія по днямъ и часамъ относительно отправленія со станцій посадокъ и прибытія на станціи назначенія поѣздовъ, предназначенныхъ для перевозокъ: а) призываемыхъ при мобилизаціи нижнихъ чиновъ запаса, слѣдующихъ на сборные пункты; б) военныхъ командъ со сборныхъ пунктовъ

въ войсковыя части; в) укомплектованных штатных войсковых частей въ пункты сосредоточенія армій, и г) разнаго рода воинскихъ грузовъ, въ томъ числѣ интендантскихъ и артиллерійскихъ. При этомъ обозначается въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, въ какомъ составѣ долженъ быть приготовленъ поѣздъ, т.-е. сколько въ немъ должно быть вагоновъ классныхъ для генераловъ и офицеровъ, товарныхъ, приспособленныхъ для перевозки нижнихъ чиновъ, товарныхъ, приспособленныхъ для перевозки лошадей, платформъ для погрузки пезовозокъ и артиллерійскихъ орудій и крытыхъ товарныхъ вагоновъ безъ приспособленій для помѣщенія воинской клади.

Въ тѣхъ же нарядахъ предусматривается, также съ указаніемъ дней и часовъ, отправленіе поѣздовъ для перемѣщенія порожняго состава, какъ пересылаемаго съ цѣлью усиленія перевозочныхъ средствъ съ однѣхъ дорогъ на другія, такъ и подаваемаго въ предѣлахъ каждой дороги для посадки и погрузки воинскихъ чиновъ и грузовъ, съ точнымъ обозначеніемъ, съ какихъ именно станцій и на какія станціи должны отправляться поѣзда и въ какомъ числѣ паровозовъ и каждаго рода вагоновъ.

Упомянутые документы, разрабатываемые въ мирное время, признаются особо секретными, какъ содержащіе данныя, по которымъ можно составить соображенія о планѣ сосредоточенія армій въ военное время. Поэтому, всѣ эти документы, по окончательномъ изготовленіи и отпечатаніи, запечатываются въ пакеты и размѣщаются въ желѣзныхъ сундукахъ въ заранѣ намѣченныхъ пунктахъ храненія, въ видахъ быстрой разсылки ихъ тотчасъ по объявленіи мобилизаціи, съ такимъ расчетомъ, чтобы всѣ исполнители могли получить необходимыя указанія въ первый же день мобилизаціи.

Разработку подобныхъ документовъ на послѣдующіе, за первымъ двухнедѣльнымъ, періоды мобилизаціи предполагается производить въ военное время, но также заранѣ—до исполненія пезовозокъ.

Параллельно съ составленіемъ всѣхъ точныхъ расчетовъ и соображеній о перевозкахъ, подлежащихъ осуществленію по каждому плану мобилизаціи, ведется соответственная подготовка лицъ, служащихъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, къ предстоящей имъ дѣятельности въ военное время, при чемъ каждый агентъ - расторгатель ознакомляется въ мирное время, въ предѣлахъ ему необходимыхъ, съ нѣкоторыми секретными данными. Проверка знанія служащими предстоящихъ имъ въ военное время обязанностей,

равно какъ и провѣрка подготовленности самихъ желѣзныхъ дорогъ производятся ежегодно мѣстными комиссіями изъ чиновъ Министерства Путей Сообщенія и Военнаго.

Что касается послѣдовательности главнѣйшихъ операцій желѣзныхъ дорогъ въ военное время, то онѣ совершаются въ такомъ порядкѣ.

По воспослѣдованіи Высочайшаго повелѣнія о мобиллизациі, съ указаніемъ, какой день долженъ считаться первымъ, желѣзныя дороги прекращаютъ коммерческое движеніе и приступаютъ къ приведенію въ исполненіе всѣхъ намѣченныхъ мѣропріятій по переходу въ условія движенія военнаго времени. Сюда относятся путевыя и станціонныя устройства, приспособленія крытыхъ товарныхъ вагоновъ для перевозки людей и лошадей и размѣшеніе, соотвѣтственно общему плану, личнаго и подвижнаго составовъ.

Одновременно съ тѣмъ начинаются вызываемыя мобиллизациею перевозки нижнихъ чиновъ. Размѣры этого движенія развиваются постепенно, по днямъ, преимущественно въ первую недѣлю. За этими перевозками и наряду съ ними совершается передвиженіе по сосредоточенію самихъ армій. Всѣ эти перевозки достигаютъ своего наибольшаго развитія въ теченіе второй недѣли мобиллизациі и совершаются непрерывно до окончанія сосредоточенія армій. Въ послѣдующій періодъ дороги выполняютъ перевозки по снабженію армій продовольствіемъ и всѣми предметами снаряженія, по передвиженію воинскихъ командъ, идущихъ на пополненіе убыли въ войскахъ, и по эвакуаціи больныхъ и раненыхъ изъ дѣйствующихъ армій внутрь страны.

Вмѣстѣ съ тѣмъ дороги, обезпеченныя запасами топлива лишь на опредѣленное время, должны приступить къ пополненію этихъ запасовъ, равно какъ и другихъ потребныхъ имъ матеріаловъ, а затѣмъ возстановить, хотя бы въ ограниченныхъ размѣрахъ, перевозку частныхъ грузовъ для удовлетворенія жизненныхъ потребностей мѣстнаго населенія.

Дороги, входящія въ районъ военныхъ дѣйствій, наряду съ исполненіемъ общаго плана мобиллизациі и сосредоточенія армій, несутъ службу въ соотвѣтствіи съ тѣми обстоятельствами, въ которыхъ онѣ могутъ оказаться по ходу операцій, и въ этомъ отношеніи подчиняются учреждаемому въ военное время спеціальнымъ органамъ Военнаго вѣдомства.